

направление концепции, которому до настоящего времени не уделялось внимания. Однако вне-транспортное использование контейнеров оказывает непосредственное влияние на динамику контейнерного парка и может являться действенным инструментом как регулирования его размеров, так и повышения экономической эффективности его использования;

– управление взаимоотношениями с грузовладельцами с целью повышения уровня контейнеро-пригодности продукции и повышения уровня контейнеризации, прежде всего в сегменте немаршрутизированных перевозок;

– управление взаимоотношениями с государственными уполномоченными органами и перевозчиками других стран в системе планирования и согласования перевозок, обеспечение согласованной технологии контроля, доступа к базам данных и обмена информацией, автоматизация оформления и передачи разрешительных и сопроводительных документов.

Эффективное функционирование КТС невозможно без создания устойчивой бизнес-модели контейнерных перевозок. Блок коммерческих задач концепции развития контейнерного бизнеса базируется прежде всего на согласованной тарифной политике всех участвующих агентов, их маркетинговой стратегии в данном сегменте транспортного рынка и совершенствовании комплекса транспортно-экспедиционных услуг, предоставляемых клиентам при осуществлении контейнерных перевозок.

Реализация всех задач концепции невозможна без соответствующего кадрового обеспечения. Поэтому необходимой составной частью стратегии развития КТС должны стать программы подготовки высококвалифицированных специалистов в области проектирования и эксплуатации технических средств контейнерных перевозок и терминального оборудования, контейнерной логистики, тарифного регулирования, управления движением и оборотом подвижного состава, создания и эксплуатации информационно-управляющих систем и программного обеспечения.

УДК 338.47:330.45:656.07

АНАЛИЗ ЗНАЧЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ОПЕРАЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ОПЕРАТОРА ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Изменение условий формирования экономических отношений, сложившееся в результате действий организаций и руководства недружественных к России стран, повлияло на поиск новых стратегий развития, а также методов управления рисками для повышения уровня экономической безопасности.

Изменение условий хозяйствования, структуры клиентской базы, потребностей в вагонном парке, возможностей использования инфраструктуры общего пользования – всё это факторы, формирующие риски для хозяйствующих субъектов в сфере грузовых железнодорожных перевозок, которые одними из первых ощутили влияние изменения логистических цепочек и необходимость быстрой переориентации на внутренний рынок.

АО «Федеральная грузовая компания» (АО «ФГК») – дочерняя компания госхолдинга «Российские железные дороги». Система управления рисками и внутреннего контроля (СУРиВК) – часть общей системы корпоративного управления АО «ФГК». Управление рисками осуществляется на всех уровнях, и функции управления распределены на всех участников функциональных и проектных направлений [2]. Различные функции в рамках своих компетенций выполняют Совет директоров, генеральный директор и правление АО «ФГК», первый заместитель генерального директора, заместители генерального директора и главный бухгалтер АО «ФГК», Комитет по аудиту и рискам Совета директоров, в задачи которого, в частности, входят контроль за надежностью и эффективностью СУРиВК, а также анализ и оценка исполнения политики в области СУРиВК. АО «ФГК» стало победителем национального конкурса «Эффективный внутренний контроль и аудит» в номинации «Лучшее подразделение по управлению рисками и внутреннему контролю» [2]. Также следует выделить сформированную комплексную комплаенс-систему, представляющую собой систему мер внутреннего контроля, направленных на предупреждение и предотвращение нарушений законода-

тельства, соблюдение рекомендаций регуляторных органов и иных комплаенс-требований в различных сферах деятельности, что является методом предотвращения или минимизации риска.

Риск-менеджмент очень изменчив, поэтому эффективность его функционирования зависит от скорости реакции на изменения конъюнктуры рынка, ситуации в стране, а также финансового состояния хозяйствующего субъекта. Знание базовых приемов управления риском, умение трезво оценивать экономическую ситуацию и способность обнаружить спектр альтернатив служат основой для принятия эффективных управленческих решений для снижения степени существующих угроз [1].

АО «ФГК» активно использует методы управления рисками из групп «уклонение» и «диссипация (рассеивание)». Одним из самых эффективных методов диссипации является диверсификация, используемая совершенно в различных сферах и видах деятельности одинаково эффективно. Во-первых, АО «ФГК» диверсифицировало виды деятельности, не ограничиваясь на оперировании вагонным парком. Виды деятельности АО «ФГК» включают в себя оперирование подвижным составом (предоставление вагонов под перевозку); предоставление подвижного состава и специальных контейнеров в аренду; комплексное транспортное обслуживание на ж.-д. путях необщего пользования; транспортно-экспедиторские услуги. Развитие различных направлений деятельности позволит АО «ФГК» снизить финансовые, коммерческие, технические и ресурсные риски.

Во-вторых, АО «ФГК» имеет диверсифицированный производственный капитал в виде вагонного парка в количестве 132,3 тыс. ед. подвижного состава, включающего полувагоны, платформы, крытые вагоны, цистерны, а также специализированные контейнеры в количестве 2,7 тыс. ед. и маневровые локомотивы в количестве 4 ед. Диверсификация вагонного парка продолжает приносить положительный эффект. В частности, за 2023 год АО «ФГК» осталось в лидерах сегмента оперирования железнодорожным подвижным составом – грузооборот в вагонах АО «ФГК» за 2023 год достиг 170,1 млрд т·км, доля в грузообороте – 6,3 %. АО «ФГК» проводит мероприятия по повышению эффективности технической эксплуатации парка, в частности, за счет достижения средней толщины обода колесной пары 58,5 мм, что является максимальным значением за последние 10 лет и превышает средние значения показателя по парку подвижного состава Российской Федерации (на 1 мм) [2].

Сложная ситуация на рынке полувагонов в 2023 году, сложившаяся по причине проведения крупных ремонтных и строительных работ в железнодорожной инфраструктуре, а также из-за завершения некоторых инфраструктурных проектов в центральной части страны, привела к падению показателей операционной деятельности по итогам 2023 года. Погрузка снизилась на 3 % (–3 млн т) до 115 млн т, грузооборот сократился на 8 % (–16477 млн т·км) до 178426 млн т·км, производительность вагона сократилась на 11 % (–532 т·км/ваг./сут) до 4534 т·км/ваг./сут по сравнению с показателями 2022 года. Как отмечается в годовом отчете АО «ФГК», «в силу сложившихся обстоятельств основными задачами Компании являлись развитие внутрироссийских перевозок и обеспечение необходимым подвижным составом перевозок для государственных нужд в целях развития экономики Российской Федерации. В результате основу структуры грузовой базы по итогам работы в 2023 году составили минерально-строительные грузы (46 %)» [2]. В данных сложных условиях функционирования АО «ФГК» смогло найти решения для оперативного реагирования на изменяющиеся условия. Так, «наращивание внутрироссийских перевозок в грузовой базе АО «ФГК» в совокупности с сетевыми ограничениями не позволили сохранить среднюю дальность груженого рейса на уровне 2022 года (2022 год – 1701 км, 2023 год – 1592 км), что повлияло на уменьшение грузооборота на 16,5 млрд т·км (–8 %) и производительности вагона на 532 т·км/ваг./сут (–11 %)» [2]. Кроме того, АО «ФГК» приобрело более 6 тыс. новых вагонов, в том числе: 4 тыс. универсальных платформ с фитинговыми упорами, 2 тыс. крытых вагонов, 100 ед. нефтебензиновых цистерн, 50 ед. контрейлерных платформ «колодецевого» типа модели 13-6701 «Печора», для организации скоростных контейнерных перевозок было приобретено 43 ед. скоростных 80-футовых фитинговых платформ модели 13-6704 «Заря», а также 2,7 тыс. специализированных контейнеров [2]. По словам генерального директора АО «ФГК» А. М. Дреничева, «в отчетном периоде Компания сосредоточилась на формировании сервиса контрейлерных перевозок с задействованием всего парка контрейлерных платформ в регионах с труднодоступной автомобильной инфраструктурой, а также на развитии сегмента перевозок в специализированных контейнерах различной модификации» [2].

Программа комплексного транспортного обслуживания (КТО), реализуемая в АО «ФГК», в рамках которой часть функций промышленных предприятий передается на аутсорсинг, обеспечи-

ла положительный эффект в виде привлечения дополнительных грузов на железную дорогу за счет удобства в получении услуг для грузоотправителей. За 2023 год АО «ФГК» увеличило количество производственных площадок для КТО до 18. По данным годового отчета АО «ФГК» «в 2023 году в рамках договоров комплексного транспортного обслуживания погружено 190,2 тыс. вагонов, в том числе 123,4 тыс. полувагонов, находящихся в управлении АО «ФГК» (прирост погрузки в вагоны Компании на 750 тыс. т к 2022 году)» [2].

Еще одним важным направлением в деятельности АО «ФГК» является инновационное развитие. В этом направлении АО «ФГК» активно ведется разработка инновационных восьмиосных полувагонов в габаритах 1-Т – «Урал» и Тпр – «БАМ». Внедрение в эксплуатацию данных полувагонов позволит нивелировать риски и не допустить их (например, риски профицита парка полувагонов на сети или введение конвенционных ограничений), что будет способствовать повышению провозной способности на «лимитирующих направлениях российских железных дорог и не потребует существенных вложений в модернизацию инфраструктуры общего пользования» [2].

Таким образом, деятельность АО «ФГК» по управлению рисками на всех функциональных направлениях деятельности позволяет повышать финансовую эффективность, оперативно реагировать на изменяющиеся условия, обеспечивать не только текущее, но и перспективное развитие общества, а также укреплять экономическую безопасность.

Список литературы

1 Коришева, О. В. Анализ методов управления рисками хозяйствующего субъекта в сфере транспорта / О. В. Коришева, Е. В. Капошенкова, Г. И. Калофанов // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. тр. Междунар. науч.-практ. конф.; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох. – М., 2023. – С. 151–155.

2 Годовой отчет АО «ФГК» за 2023 год // Федеральная грузовая компания [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://railfgk.ru/upload/iblock/631/99tha310h7n3dd2w0mq3b04h29zp13t2.pdf>. – Дата доступа : 13.09.2024.

УДК 347.21

РЕЗЕРВ ПО СОМНИТЕЛЬНЫМ ДОЛГАМ КАК ШАГ УПРАВЛЕНИЯ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современных экономических условиях дебиторская задолженность присуща всем предприятиям, независимо от вида деятельности, исключением не являются и транспортные организации. Рост суммы дебиторской задолженности отрицательно сказывается на результатах деятельности предприятия, так как, как правило, приводит к низкой возвратности или невозвратности средств предприятия, и как следствие, необходимости привлечения заемного капитала и управления им. Управление задолженностью предприятия требует квалифицированного управления, основанного:

- на формировании внутренней политики предоставления кредита для различных групп покупателей;
- анализе покупателей по срокам формирования задолженности, сумме обязательства;
- разработке контрольных мероприятий, направленных на своевременность взыскания задолженности и проведения работ по обеспечению ее возвратности.

Сложившаяся по объективным причинам централизованная система формирования и использования выручки от перевозок, а также регулируемая система последующих экономических отношений подразделений позволяют сделать вывод о том, что все вопросы, связанные с движением финансовых потоков, должны решаться только на уровне Управления железной дороги.

Поэтому вопрос о том, на каком уровне управления, при существующей организационной структуре железной дороги, возможно возникновение и управление дебиторской задолженностью по платежам за перевозки, предполагает следующие варианты ответа:

- на уровне отделения железной дороги, непосредственно по информации отделенческого расчетного центра, который проверяет правильность формирования постанционной суммы выручки и